nate tot de alterații hepatice și ameliorate prin administrarea de vitamina A + D.

5. Hemeralopii prin boli nervoase și neuropsihice în cadrul stărilor de epuizare fizică și nervoasă, somn insuficient, emoții mari, surmenaj, depresie neuro-psihică și în unele traumatisme craniene.

6. Hemeralopii prin boli oculare denumite și false hemeralopii, în miopii foarte progresive cu chorio-retinopatie miopigenă, uneori în mioza iridociclitei (pupilă mică), în leziuni cristaliniene manifestate prin sclerozarea și îngălbenirea cristalinului.

B. Hemeralopiile **simptomatice** întîlnite în bolilei retinei și ale nervului optic: degenerescențe pigmentare tapeto-retiniene, cea mai frecventă formă fiind retinopatia pigmentară, în majoritatea chorio-retinitelor sau retinopatiilor, în glaucom (mai ales cînd cîmpul vizual este strîmtorat), în decolorări și atrofii de nerv optic, precum și în intoxicații alcoolice-tabagice (tutun), cu chinină, sulfură de carbon etc.

Tratamentul hemeralopiei este cauzal, referindu-se la cauza care a determinat-o, rezultatele nefiind întotdeauna satisfăcătoare. Se recomandă medicație stimulatoare a retinei și nervului optic, vaso-dilatatoare (administrate local sau general), vitaminoterapie, țesutoterapie (local sau general), tratament homeopatic etc.

Se recomandă conducătorilor auto ca atunci cînd remarcă o scădere a adaptării de la lumină la întuneric, sau reducerea parțială sau totală a vederii crepusculare sau nocturne să se adreseze medicului oftalmolog pentru examinare și recomandări terapeutice, evitînd conducerea autovehiculelor, fiind permanent în posibilitate de accidentare printr-o acuitate vizuală insuficientă, mai ales în condiții de luminozitate redusă.

dr. Aurel ROSIN

MICROSIOANE

Exercițiu

L-a crescut,
l-a învățat,
și acum acest pionier
cu banderolă și paletă
îi atrage lui, bărbat în toată firea, atenția
cum să treacă strada!

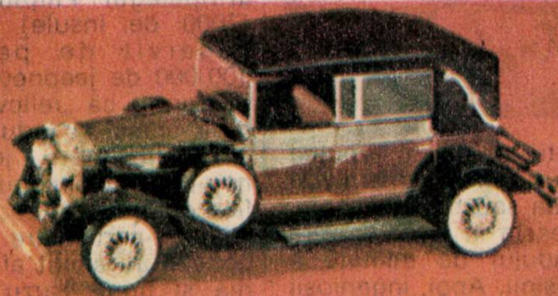
Papagalul

Cine-ar fi crezut
că acest „autoturism" atît de delicat
avea să se poarte
deodată,
atît de grosolan?!
Imitîndu-și stăpînul a început, pe tot drumul,
să-i înjure pe ceilalți trecători.

Coincidențe

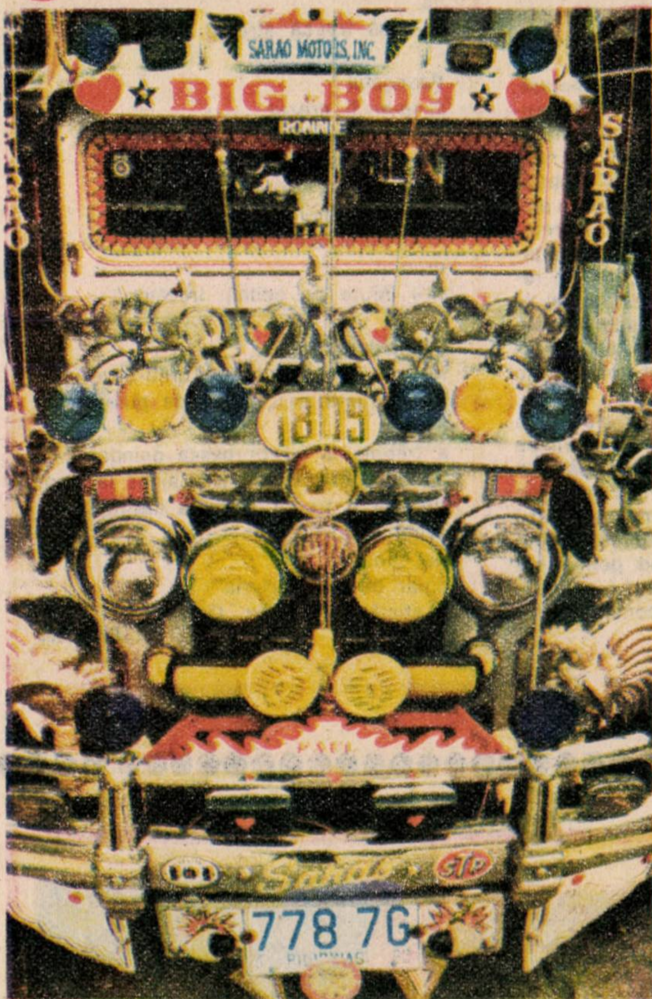
Mergea spre Drobeta Turnu-Severin
Dar furtuna a fost atît de puternică
încît
a trebuit să se oprească deîndată
cu mult înainte de a fi ajuns la han.
Vremea a trecut însă pe nesimțite
avînd alături,
pe canapea,
chiar de la „Fortuna"
o sticlă de coniac „Drobeta".

V. BĂRAN



Lincoln model 1928, celebru și prin faptul că un exemplar a fost folosit de Al. Capone.

Ultimul JEEPNEY



Materialul l-au furnizat jeepurile care cîndva au fost folosite de serviciile armatei, în timpul celui de-al doilea război mondial. Șasiul vehiculului a fost lungit cu peste doi metri, pentru a se putea amplasa longitudinal două sau trei banchete, aceasta în ideea sporirii gradului de utilitate a mașinii. Apoi, ingenioșii bricoleri au procedat fiecare după gradul de imaginație tehnică și artistică. Bineînțeles, exagerarea era amprenta care îi deosebește pe unul de celălalt.

...Nenumărate antene care nu folosesc, dar creează imaginea unui vehicul misterios, zeci de lămpi semnalizatoare, în diferite culori, de diametre diferite, zeci de retrovizoare, cai din aluminium (ca pe vehiculele din tîrgul moșilor de odinioară), cocoși zburliți, gata de încăierare, picturi exotice, în culori stridente, însă fără elemente ireverențioase la adresa bunului simț etc. Unii, mai discreți, pictau interiorul cu scene naive, avînd grijă să facă publicitate acestor „opere" prin înscrisuri pe flancurile vehiculului. Contemplarea picturilor era rezervată, bineînțeles, doar pasagerilor care plăteau cursa...

Totul se făcea în vederea exploatării. Căci jeepney-urile foloseau drept taximetre. Acești „pomi ai sărbătorilor de iarnă", cum îi numesc ziariștii, asigură transportul în comun în insulele Filipine: 13 000 doar în orașul Manilla, capitala țării! În total, arhipelagul Filipinelor (7000 de insule) este deservit de peste 100 000 de jeepney-uri. Și pentru că „relicvele" n-au ajuns, și industria era înfloritoare, jeepney-urile au început să fie construite în zeci de ateliere particulare. Japonezii au simțit afacerea și firma Isuzu s-a pus pe lucru! Și astfel a apărut rafinamentul.



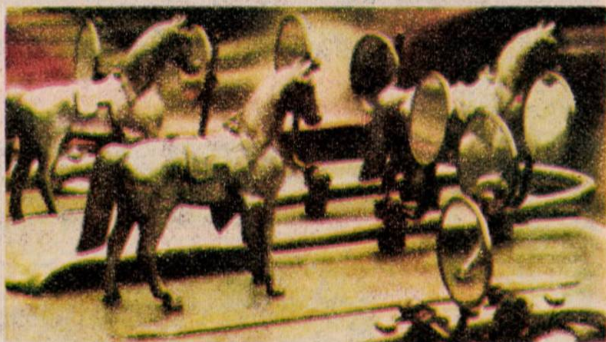
Oţel inoxidabil pentru anumite piese de caroserie, tablouri de bord din lemn exotic, canapele din piele în culori diferite etc. Fiecare maşină asigură transportul a 14 pasageri: 12 pe laterale, doi lîngă şofer.

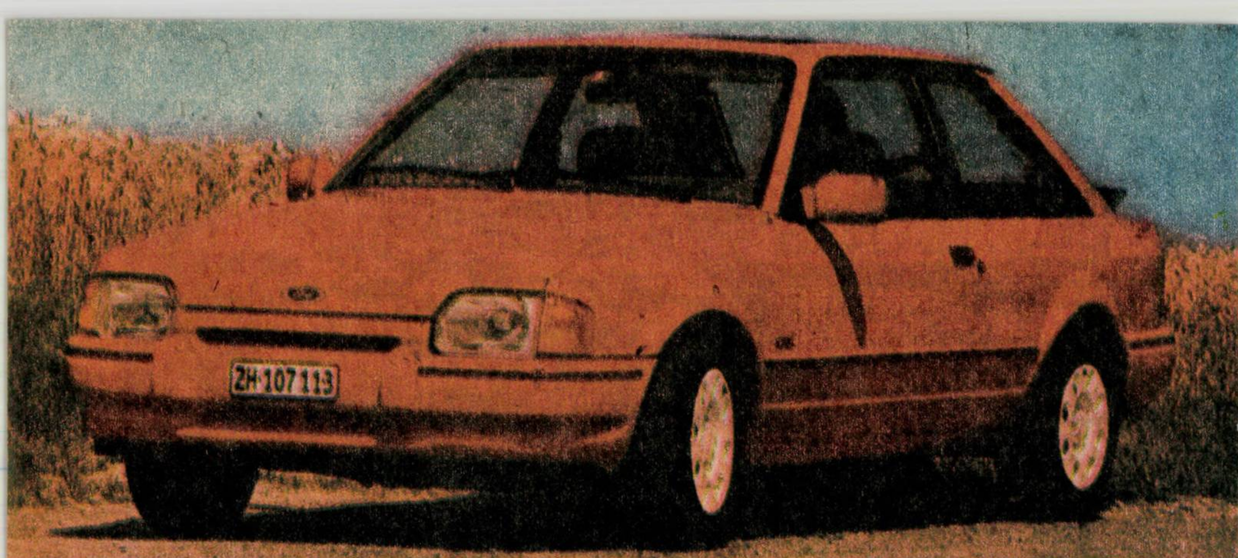
Dar, iată, că autorităţile din Manilla au hotărît să achiziţioneze cîteva mii de autobuze pentru a lua în mîini transportul urban. Jepney-urile au devenit proscrise. Una din imagini dovedeşte ca un document fără echivoc ambuteiajele permanente pe care le provoacă aceste pitoreşti vehicule. Populaţia, însă, este pur şi simplu îndrăgostită de acest mijloc de transport. Argumentele avansate de către autorităţi privind ameliorarea confortului pasagerilor sînt respinse.

Totuşi, procesul de transformare pare logic şi ireversibil. Jeepney-urile pierd vertiginos teren şi, în consecinţă, raţiunea de a exista. Nostalgicii spun că acum trebuie să intervină muzeele. Lor le revine obligaţia de a conserva aceste mărturii ale unei adevărate arte. Se vorbeşte chiar de un folclor tehnic pe care l-au dezvoltat şi hrănit aceste vehicule care încîntă ochiul.

Octavian NICULESCU






ZH 107113


9910 XH 77


ALBUM
M-LD 6204

FORD ESCORT 1,6 l1

Motor 4 cilindri în linie, alezaj x cursă 79,6x79,52 mm, 1 598 cmc (cu catalizator), raport de compresie 8,5:1, putere maximă 90 CP(DIN) la 5 800 rot/min (49,4 CP/l), cuplu maxim 12,5 kgfm la 4 600 rot/min, injecție de benzină mecanică Bosch K/Ke-Jetronic, cutie de viteze cu 5 trepte, servofrine, cu discuri pe față, cu tamburi la spate; dimensiuni: ampatament 2,40 m, ecartament 1,40 m/1,43, garda la sol 14 cm, lungime 4,02 m, lățime 1,64 m, înălțime 1,38 m; performanțe: viteză maximă 178 km/h, accelerație de la 0—100 km/h în 11,7 secunde; consum ECE — 6,2/7,6/10,2 l/100 km.

HONDA ACCORD EX 2,0 l

Berlină 4 uși, 5 locuri, motor 4 cilindri în linie, 1995 cmc, alezaj x cursă 82,7x91 mm, raport de compresie 9,2:1 122 CP (DIN) la 5 500 rot/min, cuplu maxim 16,6 kgfm la 5 000 rot/min, blocul și chiulasa din aliaje ușoare, cutie de viteze cu 5 trepte; dimensiuni: ampatament 2,60 m, ecartament 1,48/1,48 m, lungime 4,53 m, lățime 1,69 m, înălțime 1,35; performanțe: viteză maximă 173 km/h, accelerație — 1 000 m cu plecare de pe loc în 31 secunde, consum ECE— 4,1/7,9/10,1 l/100 km.

BMW M3

Motor 4 cilindri în linie, alezaj x cursă 93,4x84 mm, 2 302 cmc (cu catalizator), raport de compresie 10,5:1, 195 CP(DIN) la 6 750 rot/min, 84,7 CP/l, cuplu maxim 23,4 kgfm la 4 750 rot/min, injecție de benzină Bosch ML-Motronic, cutie de viteze cu 5 trepte, servofrine cu disc pe patru roți; dimensiuni: ampatament 2,56 m, ecartament 1,41/1,43 m, lungime 4,36 m, lățime 1,67, înălțime 1,36 m; performanțe: viteză maximă 230 km/h, accelerație de la 0—100 km/h în 6,9 secunde; consum ECE: 6,2/7,8/12,4 l/100 km.

OGLINZI RETROVIZOARE

A adormi
Animalul doarme în om
— așa se zice —
Dar nu în omul de la volan!

Cap
Lumea cailor putere este
în capul participanților la traficul rutier.

Obrazul machiat
Rar își dorește să fie suspectat
de „anemie" (la cunoștințele despre legea circulației)...

Permis de conducere
Există un „sens unic" —
și un „nonsens" (dacă nu-l posezi și te urci la volanul unui autovehicul)

Kilometraj
Jurnal de călătorie:
scurt-scurt ca un sold de CEC...

Mihai MATEICIUC

●●●●●●●●●●●●●●●●●●●●●●●●



- Problema nu-i ușoară deloc... Lipsesc niște prezoane, niște șplinturi, dar mai ales niște... Kenturi la ambreiaj!

DAYTONA BEACH

De două ori pe an, în februarie și martie, renumita stațiune balneară americană „Daytona Beach" „comite" o infidelitate față de clientela sa obișnuit pașnică, pentru a-și îndrepta toată atenția spre sporturile mecanice. Pe celebrul circuit de viteză de la Daytona se desfășoară concursul de viteză pentru automobile și motociclete.

Concursul oferă prilejul unei întîlniri a tuturor bricolerilor din S.U.A. și Canada. Ziaristul european care a participat anul trecut la această manifestație, contaminat de originalitatea întrecerii scrie: „din nefericire cuvintele exprimă prea puțin, iar ideea pe care ți-o formezi, citind doar reportajul, este palidă și total incompletă! Realitatea mecanică depășește chiar ficțiunea"...

UN BUGGY AL «MLAŞTINILOR»



După cinci ani de perseverenţă, Terry Langford, concurînd la bordul lui „Rubber Duck", a cîştigat finala în cea de-a 32-a ediţie a uneia dintre cele mai originale şi solicitante, în acelaşi timp, întreceri care se desfăşoară anual în împrejurimile oraşului Naples, din Florida — S.U.A.

Zece mii de spectatori i-au aplaudat victoria, cu atît mai mult cu cît învinsul era „marele" Lee Hancock, veteranul „kilometrului noroiului", cum este botezată întrecerea respectivă. Lee a fost de patru ori consecutiv învingător la categoria maşini cu motoare V8 şi două punţi motrice, concurînd pe un Chevrolet de 7 litri.

Primul obstacol în infernala cursă, pe care nefericitul concurent nu-l poate



evita cît de cît, este „Sipi", o groapă cu noroi adîncă de doi metri, din care victima nu mai poate ieşi decît tractat. Hancock concurînd pe „Dat's da one", a ştiut cum să scape din prima capcană, împingîndu-l pe Langford spre o altă zonă periculoasă, „trădătoare", cum o numesc concurenţii, pentru că ascunde gropi mici, urmate de altele adînci. Hancock şi-a ales traseul şi pentru faptul că ştia că trecînd peste bălţile cu noroi subţire îl va orbi pe Langford cu necruţătoarele jerbe care vor ţîşni de sub roţile monstrului său. Şi aşa s-a întîmplat! Orbit, Langford a derapat, a pierdut aderenţa şi, bineînţeles, cîteva secunde preţioase. Este depăşit, dar remontează secundele, revine puternic şi prinde „plasa" maşinii lui Hancock.

Abordează linia dreaptă din faţa tribunelor cu fabuloasa viteză de 130 km/h. lansînd, în stînga şi dreapta impresionante jerbe de noroi care acoperă literalmente maşina lui Hancock. „Dat's da one" se afundă într-o groapă. Inundat cu brutalitate de apa noroioasă, motorul tuşeşte, cilindrii protestează. Mecanica este torturată, dar supravieţuieşte.

În tribune, suspans, nelinişte, ce se va întîmpla, care va învinge? „Rubber Duck" prinde sub roţi teren ceva mai dur şi cei 750 de cai transmit puterea prin cutia de viteze automată şi formidabilul cuplu o face să „zboare" spre victorie...



LA FRONTIERA DINTRE ARTĂ ȘI SPORT

(Urmare din pag. 72)

ani o mare popularitate în America de Nord. Pornind de la o caroserie de Ford fabricată în prima jumătate a acestui secol, bine conservată, restaurată, pe care se adaptează un motor foarte puternic, cu toate accesoriile finisate la un nivel calitativ deosebit, se obține un automobil cu o sculptură folosită în spectaculoase curse de accelerație pe distanța fixă de 400 metri.

Se preferă modelele Ford „T", Ford „A", Ford „B" și Ford V8 din anii 1934—1940, în cadrul unui program mecanic foarte elaborat, organizat de cluburi, cu membri foarte competenți și cu un calendar competițional eșalonat la toate nivelele de îndemînare.

Cele mai apreciate caroserii se pare că sînt cele din anii '30, astfel că la ora actuală, unii se întreabă dacă nu cumva există mai multe exemplare Ford „Hot-Rod" decît Ford-uri vechi banale. Încă de acum 20 de ani, modelele anilor '30 se bucurau de prestigiul calității și durabilității componentelor, astfel că e ușor să răspundem la întrebarea: „de ce neapărat se alege pentru un spectacol sportiv o mașină veche?" Răspunsul a nuanțat „de ce nu!", pentru că un „Rod" model 1930 poate fi dotat cu un motor al aceleiași perioade datorită costurilor reduse în contrast cu costurile ridicate ale automobilelor moderne. Pentru tinerii amatori de Hot-Rod o carcasă veche, aproape gratuită, este înnobilată cu munca depusă pentru restaurare, recondiționare și finisare în orele libere, pe durata a 2—3 ani înglobînd într-un model aproximativ 20.000 dolari valoare.

Varianta „Street-Rod" (Rod de stradă) este tot o carcasă de fabricație veche, în bună stare, adaptată dintr-o caroserie de autoturism la care se păstrează elementele habitaclului mai mult sau mai puțin original, pe care se prevăd dotări mecanice robuste finisate ca pentru o expoziție: totul este lustruit, șlefuit, apoi cromat sau emailat.

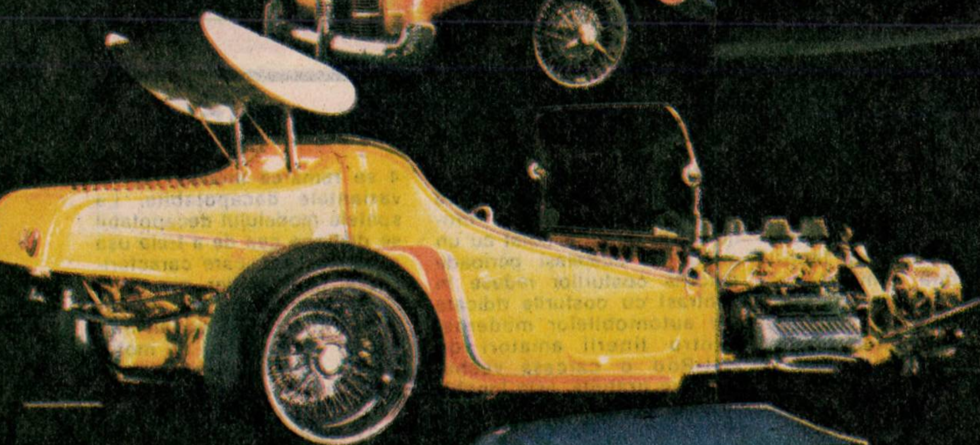
Ilustrația prezintă o colecție de Hot-Rod și Street-Rod bazate pe caroserii Ford. În figura 1, un Hot-Rod „Ford-T" poate fi recunoscut numai după radiator și caroserie. În figura 2, un Street-Rod Ford-„B" coupé (1932) se prezintă ca o restaurare reușită, în timp ce în figurile 3 și 4 se remarcă modele „B" în variantele decapotabile. La spatele modelului decapotabil se distinge cea de a treia ușă a habitaclului, care caracterizează tipul spider permițînd accesul vîntului și al... prafului. În imaginea 5 un alt model „B", echipat cu un motor V8, cu două carburatoare (vizibile în imaginea 6). În imaginea 7, un Street-Rod Ford 1934, echipat cu un motor de 7 600 cmc, a avut nevoie de un spor de lungime spre a adăposti cei 480 CP dezvoltați! În imaginea 8 — un Ford 1940 devine un Street-Rod, capabil să concureze și într-o galerie de pictură, în timp ce în imaginea 9 se etalează un Hot-Rod botezat „Spiderul galben", care măsoară numai 81 cm înălțime, fiind dotat cu un motor Chevrolet-Corvair, răcit cu aer.

Figura 10 prezintă un Street-Rod Ford „A" (1928—1931) cu un motor V8 de 500 CP, cu roți de 11 țoli în spate, 8 țoli în față. Anvelopele mai mari la spate sînt necesare spre a realiza accelerațiile dorite.

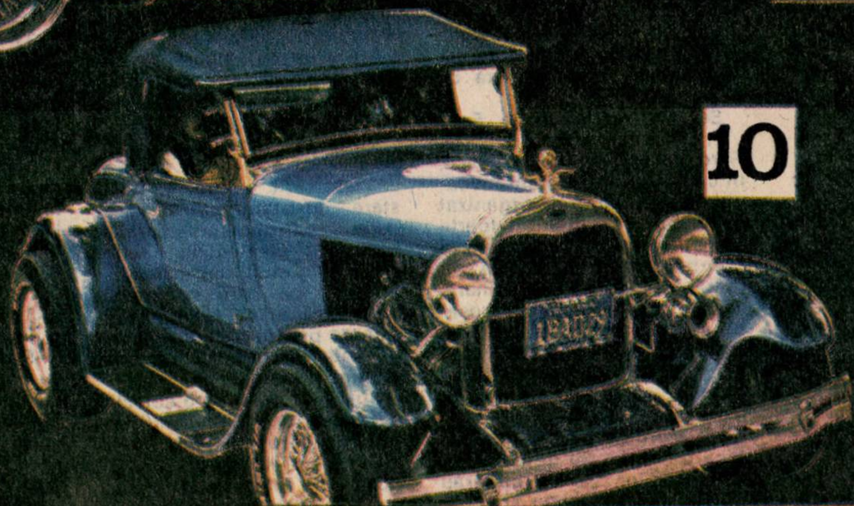
La toate aceste modele viteza de vîrf nu contează. Și după cum se constată, nici munca înglobată în restaurare!











BIBLIOTECA „ASTRA"
SIBIU

autoturism

REVISTĂ EDITATĂ DE FEDERAȚIA AUTOMOBIL CLUBUL ROMÂN

actualitați

File de carnet

CABINET JURIDIC

meridiane

sport

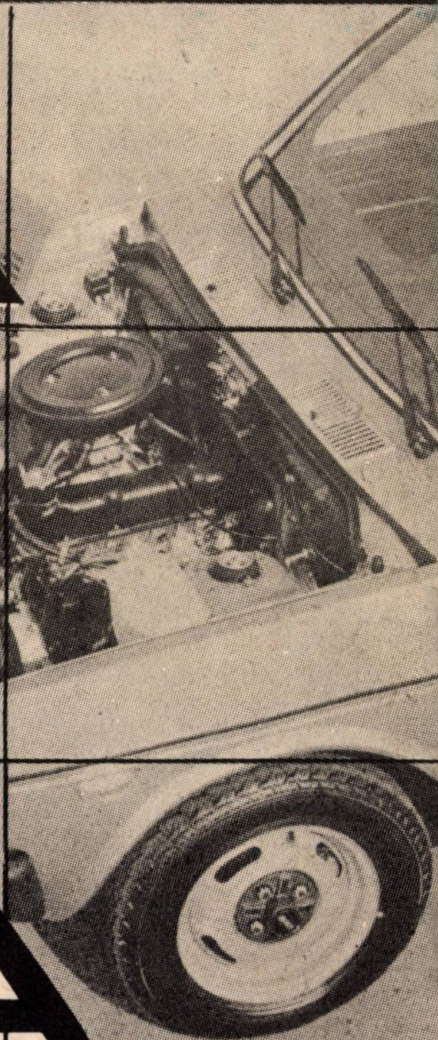
DIALOG

SERVICE

ALBUM

METEO

CITITORII ÎNTREABĂ DIRECȚIA CIRCULAȚIE RĂSPUNDE



ABONAMENTELE SE FAC LA OFICIILE POȘTALE, PRIN FACTORII POȘTALI ȘI DIFUZORII DIN ÎNTREPRINDERI ȘI INSTITUȚII.

CITITORII DIN STRĂINĂTATE SE POT ABONA PRIN ROMPRESFILATELIA — SECTORUL EXPORT-IMPORT-PRESA P.O. BOX 12201, TELEX 10376 PRSFIR BUCUREȘTI, CALEA GRIVIȚEI NR. 64—66.

ALMANAH AUTO

almanah auto

almanah auto

1988



Lei 20